

OUEST LAUSANNOIS BILAN D'ACTIVITÉS

SCHÉMA DIRECTEUR
www.ouest-lausannois.ch

SEPTEMBRE 2006 / AOÛT 2007

BUSSIGNY-PRÈS-LAUSANNE
CHAVANNES-PRÈS-RENENS
CRISSIER
ÉCUBLENS
LAUSANNE
PRILLY
RENENS
SAINT-SULPICE
VILLARS-SAINTE-CROIX
ÉTAT DE VAUD



Le bâtiment de la Coop à Crissier.

Catherine Leutenegger

UN CHAMBARDEMENT PLANIFIÉ

Décidément me disais-je en réfléchissant à cet éditorial, l'Ouest lausannois est en plein chambardement!

Des projets dans tous les coins, une future nouvelle gare, une ancienne gare qui entend bien se refaire une beauté, une friche industrielle qui ne veut plus rester friche, des routes industrielles en mutation, une autoroute qui cherche à sortir de sa route, un axe fort de transport public qui se faufile là où il peut (sur plan pour l'instant), des Hautes Écoles en effervescence... et j'en oublie!

À ne voir que le chambardement, on en oublierait la planification! Ce qui est sûr, c'est que c'est bien l'organisation et le travail commun des partenaires du changement (communes, canton, mais aussi CFF, tl, Hautes Écoles et Confédération) qui permettent que naissent et qu'évoluent rapidement les projets. Et c'est bien une vision globale qui sous-tend l'ensemble.

Dans cette vision globale, le réseau à venir (avenir!) de transports publics tient une part essentielle. L'accord de l'ensemble des communes pour un renforcement substantiel du réseau des tl dans l'Ouest lausannois dès 2010 est un des premiers effets concrets et aboutis de la démarche du SDOL. Le réseau tl 2010-2014 est en effet un acte politique important qui va conduire à un doublement de l'offre des tl dans l'Ouest lausannois; son aboutissement rapide avec l'accord de principe des Municipalités est sans aucun doute à mettre au crédit de la démarche du SDOL et de sa démarche de concertation multilatérale.

De même, le fait que des projets élaborés dans le cadre du SDOL soient bien avancés (rénovation de la Gare de Renens, mais aussi la réflexion sur un futur axe lourd Est-Ouest transmise au PALM) nous met en bonne posture pour porter plus loin (jusqu'à Berne?) ces projets qui sont aussi ceux de l'agglomération lausannoise elle-même. Nous courrons encore derrière le trafic et nous n'en sommes pas encore, comme dans le Glattal où le SDOL est allé en «course d'école», à planifier axes de transports publics lourds et espaces verts publics avant les projets privés et avant les logements, mais la «démarche SDOL» a «boosté» l'Ouest lausannois de manière indiscutable.

En témoignent les contacts et intérêts académiques venus de toute la Suisse: étudiants, professeurs, urbanistes, chercheurs... Ils sont nombreux à vouloir mieux connaître l'Ouest lausannois, à le prendre pour objet d'étude, à nous enrichir aussi de leur réflexion. C'est un signe complémentaire que le SDOL est vivant et nous nous en réjouissons!

Marianne Huguenin,
présidente du Groupe de pilotage du Schéma directeur

À LA CONQUÊTE DE L'OUEST

L'Ouest est un thème récurrent dans la culture cinématographique et dans l'imagerie populaire: rêves de conquête, nouveaux horizons, mondes en devenir. Je suis partie à la conquête de l'Ouest en refusant le zapping de l'agitation contemporaine. J'ai pris le temps de poser mon regard sur ces ambiances et ce paysage aux multiples facettes.

En suivant l'évolution de la lumière éclairant ces lieux que je redécouvrais, ils m'apparaissaient sous une identité nouvelle. Pour mes prises de vues, j'attendais parfois la tombée de la nuit, «entre chien et loup», lorsque l'ambiance devient magique et mystérieuse avec ce majestueux mélange de lumière naturelle et artificielle.

Catherine Leutenegger, photographe, 2007

SÉANCES SOUS LA RESPONSABILITÉ ADMINISTRATIVE DU BUREAU DU SDOL, DE SEPTEMBRE 2006 À FIN AOÛT 2007

- 7 séances du Gropil (syndics, chefs des départements DEC, DSE et DINP et chefs de services SDT, SELT, SM, SR, SEVEN): pilotage stratégique du SDOL et de ses études
- 1 séance extraordinaire du Gropil le 5 septembre 2006, lors du changement de législature, à l'intention de toutes les municipalités concernées par le SDOL
- 9 séances de la cellule de pilotage technique – CPT (chefe de projet et responsables des chantiers d'étude): suivi et coordination des chantiers, préparation des objets soumis au Gropil pour adoption, accompagnement de projets de planification, 5 dossiers traités
- 8 séances du groupe ABC (chefe de projet et représentants techniques des communes – excepté Lausanne – et des services cantonaux): vérification de la conformité des projets de construction aux objectifs et principes du SDOL, 6 dossiers de projet de construction traités
- 1 séance d'information aux Conseils communaux de l'Ouest lausannois le 31 octobre 2006
- 1 voyage d'études à Zurich nord: Glat-talbahnhof, nouveaux quartiers d'habitation et gare CFF de Oerlikon

PRÉSENTATIONS DU SDOL À DES TIERS

Les représentants du SDOL ont été sollicités à 13 reprises pour faire part de leur expérience:

- Rencontre des industriels, artisans et commerçants de la Commune de Crissier, 21 septembre 2006
- Parti socialiste zurichois, 28 octobre 2006
- Colloque organisé par *Le Temps* «Territoire Suisse, quelles visions à long terme?», Neuchâtel, 27 novembre 2006
- Rotary Club, Lausanne, 19 février 2007
- Secrétariat d'État à l'économie, Réseau de la politique des agglomérations, Berne, 20 mars 2007
- UNIL, Institut de politiques territoriales et d'environnement humain, 5 avril 2007
- L'architecture et la Ville, «Choses publiques», table ronde, 19 avril 2007
- Université de Genève, Certificat de formation continue universitaire en développement durable, 20 avril 2007
- Université de Fribourg, Droit de la construction et de l'immobilier, 4 mai 2007
- Plate-forme de l'animation romande, Renens, 7 mai 2007
- UNIL, Institut de géographie, 23 mai 2007
- Cœur de ville, Renens, débats, du 23 au 25 mai 2007
- Parti libéral de Prilly, 20 juin 2007

TRAVAUX ACADÉMIQUES

Le SDOL a servi de cas d'études dans plusieurs travaux académiques. Il en résulte un apport théorique de grande valeur, notamment constitué des travaux suivants:

- HES – SO, Nicolas Pham, «Studio Genève 2006: Malley mapping»
- IAUG, travail de diplôme de Laurent Gaille, «Réaffectation de la friche ferroviaire de Sébeillon»
- EPFL-ENAC, Recherche du fond national suisse de la recherche scientifique, Frédéric Frank, «La densification des espaces suburbains: une problématique contemporaine interrogée par la question du logement collectif», dir. Bruno Marchand, en cours
- EPFL-ENAC, CEAT, Guillaume Dekkil, Laurent Thevoz, Michèle Tranda-Pittion, «Processus de production des quartiers urbains durables», en cours

- EPFL-ENAC, CEAT, Michel Rey, Laurent Thévoz, «Innover dans la gouvernance urbaine: Enseignements de trois expériences de collaboration régionale en aménagement du territoire dans l'Arc lémanique»
- EPFL-ENAC, travaux de diplôme de Silvain Cordey, «Nouvelles centralités dans l'agglomération lausannoise, Malley» et de Loïc Flumeaux, «Nouvelles centralités dans l'agglomération lausannoise: Gare de triage de Renens»
- EPFL-ENAC, Jean-Paul Jaccaud, «Entrepôts CFF à Renens»
- UNIGE – IDHEAP – EPFL, Lawrence Roderick, Coopération européenne dans le domaine de la recherche scientifique et technique (COST-20), «Projet DPICPAC: Dispositif de partage de l'information et de la connaissance dans les processus d'aménagement concerté», en cours

FINANCES

Les travaux menés par le Bureau du SDOL se réalisent sur la base de deux budgets distincts: le budget de fonctionnement du Bureau et le budget des chantiers d'étude.

BUDGET DE FONCTIONNEMENT DU BUREAU

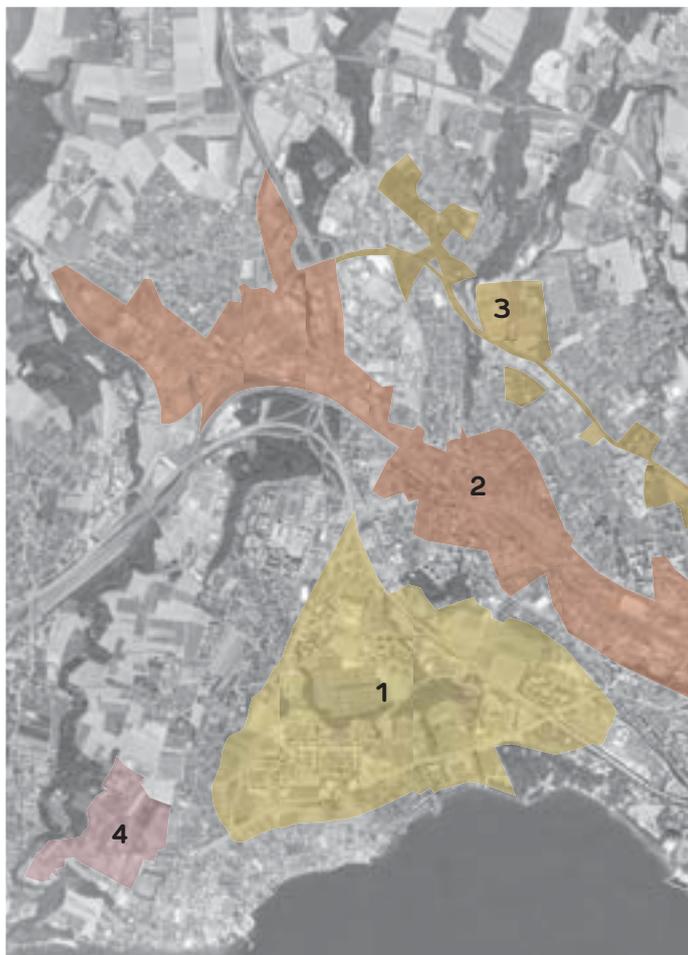
Le budget de fonctionnement du Bureau du SDOL adopté pour 2008 s'élève à 414 585 francs. Le Canton de Vaud a décidé de reconduire son soutien financier par une contribution forfaitaire de 100 000 francs, fondée sur la LPE (Loi pour la promotion économique) et, à nouveau, limitée à trois ans (2008 à 2010). Les communes prennent à leur charge le solde du montant, réparti au prorata de leur population. La participation financière de la Ville de Lausanne passe d'une participation forfaitaire à une participation au prorata de sa population concernée par les projets du SDOL (10 000 habitants).

BUDGET DES CHANTIERS D'ÉTUDES

Le budget des chantiers d'études du SDOL fait l'objet d'un budget annuel assorti d'une proposition de répartition des frais. Ce budget est soumis, sous forme d'un budget cadre (regroupant plusieurs budgets d'études), au Gropil pour un accord de principe. Par la suite, chaque chantier fait l'objet d'un budget spécifique que le Gropil adopte et qu'une décision municipale / cantonale confirme. Les clés de répartition des différents chantiers sont variables. Elles sont fixées en fonction des partenaires intéressés (canton, communes, tiers). Les participations cantonales sont accordées de cas en cas, généralement sur la base de la politique cantonale pour les pôles de développement économique ou de la politique d'agglomération, notamment dans le domaine de la mobilité. Un engagement renforcé est demandé aux communes lorsque les études s'approchent des phases de réalisation. Plusieurs études du SDOL figurent sur la liste des mesures du PALM et pourraient dès lors bénéficier d'une participation de la Confédération sur la base de sa politique pour le trafic d'agglomération.

Coût par habitant (sans VD)	comptes 04	comptes 05	comptes 06	budget 07	budget 08
Budget de fonctionnement	Fr. 2,59	Fr. 3,25	Fr. 3,56	Fr. 3,66	Fr. 4,28

Communes/population au	31.12.03	31.12.04	31.12.05	31.12.06	budg 08/Fr
Bussigny-près-Lausanne	7397	7439	7524	7641	32 703
Chavannes-près-Renens	5608	6022	6126	6086	26 047
Crissier	6517	6721	6714	6807	29 133
Écublens	10 013	10 168	10 286	10 239	43 822
Lausanne				10 000	42 799
Prilly	10 603	10 750	10 653	10 806	46 249
Renens	17 643	17 833	18 102	18 337	78 480
Saint-Sulpice	2856	2866	2915	2927	12 527
Villars-Ste-Croix	–	642	652	660	2825
	60 637	62 441	62 972	73 503	314 585



MISSION DU BUREAU DU SDOL

Le Bureau du SDOL est chargé de mettre en application les principes d'aménagement formulés dans le SDOL. À ce titre, il participe à la promotion d'un développement urbanistique coordonné et de qualité sur le périmètre de l'Ouest lausannois.

Le Bureau du SDOL oriente ses actions sur les sites cantonaux stratégiques (selon le Projet d'agglomération Lausanne-Morges, le Plan directeur cantonal et selon la politique cantonale en matière de développement économique), sur les études intercommunales ou transversales (transports, espaces publics, paysage, etc.) dans lesquelles il défend les intérêts des communes concernées. Suivant la nature des projets, le Bureau du SDOL pilote les études ou accompagne ceux qui en sont les porteurs, afin d'assurer la cohérence des différents projets de construction et de planification entre eux. Il veille à ce que les projets de construction soient conformes aux objectifs du SDOL, et ce par l'intermédiaire du groupe ABC qui fonctionne sous sa responsabilité.

Le Bureau du SDOL favorise par ses actions le travail partenarial et la concertation avec les différents milieux concernés par le développement de l'Ouest lausannois. En matière d'aménagement régional, le Bureau du SDOL représente les intérêts des communes de l'Ouest lausannois et participe activement aux différents groupes de travail du Projet d'agglomération Lausanne-Morges.

Le Bureau du SDOL assure un rôle de plate-forme de coordination entre communes et entre canton et communes. Il contribue à développer l'échange d'information et une culture commune pour la conduite des projets. Au gré du développement, il oriente ses actions vers des phases de mise en œuvre, le dosage le plus efficient du travail de pilotage entre niveaux communal et intercommunal étant défini au cas par cas.

LIEU ET EFFECTIF

Le Bureau du SDOL est installé dans les locaux de l'Administration communale de Rezens, à la rue de Lausanne 35.

En termes d'effectif, le Bureau est dirigé par la cheffe de projet, Mme Ariane Widmer Pham (65%). Le secrétariat est assuré par Mme Inès Dos Santos (60% jusqu'en juillet 2007 et ensuite 70%) et Mme Marianne Martin (20% jusqu'en janvier 2007 et ensuite 30%).

M. Patrick Stuby a pu être engagé comme stagiaire (80%) dès le 1^{er} janvier 2007, pour une durée d'une année.

TÂCHES DU BUREAU

- assurer la coordination et le suivi des chantiers géographiques et thématiques liés au SDOL
- développer la collaboration intercommunale et avec les services de l'Etat
- accompagner et orienter les porteurs de projets afin d'assurer la cohérence des différents projets avec les procédures de planification en cours
- assurer le suivi financier des études dont il assume le pilotage
- assurer le fonctionnement du Gropil, de la cellule de pilotage technique / présidence et secrétariat
- assurer le fonctionnement du groupe ABC / présidence et secrétariat
- représenter l'Ouest lausannois dans les groupes de travail pour le suivi du projet d'agglomération Lausanne-Morges

PUBLICATIONS

- CHANTIER 3 / ROUTE DE COSSONAY – RC 251 / CONCEPT GÉNÉRAL ET STRATÉGIE DE REQUALIFICATION, septembre 2006, ADR, Citec, Itinera
- CHANTIER 1 / HAUTES ÉCOLES – TIR-FÉDÉRAL – MALADIÈRE / LIGNES DIRECTRICES ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT, janvier 2007, Farra & Fazan, Jean-Jacques Borgeaud, Citec
- CARTES DES BALADES: N°1 EN PASSANT PAR LA MORAINES ET N°2 LA BALADE DES CONTRASTES, mai 2007, Pierre Corajoud, Jean-Pierre Dewarrat
- RAPPORT DE SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE TEST DU CHANTIER 2 / SECTEUR MALLEY RECONVERTIR UNE FRICHE EN VILLE, juin 2007, Atelier Wehrli, Kees Christiaanse KCAP, équipes European/Luscher, Tribu'Architecture

LES SIX CHANTIERS D'ÉTUDES DU SCHÉMA DIRECTEUR

LES CHANTIERS D'ÉTUDES ONT UNE POSITION CENTRALE DANS LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR. LES ÉTUDES GÉNÉRALES DES CHANTIERS DU SDOL SONT AUJOURD'HUI TERMINÉES. LES ÉTUDES SECTORIELLES ET DE MOBILITÉ SE POURSUIVENT.

AFIN DE POURSUIVRE SON OBJECTIF VISANT À SOUTENIR UN DÉVELOPPEMENT DE QUALITÉ DANS L'OUEST LAUSANNOIS, LE BUREAU DU SDOL PROPOSE DE MENER OU D'ACCOMPAGNER, DÈS 2008, LES ÉTUDES CI-DESSOUS.

CETTE LISTE NE MENTIONNE PAS LES ÉTUDES COMMUNALES QUI SERONT LANCÉES AU SEIN DES PÉRIMÈTRES DES CHANTIERS D'ÉTUDES.

CHANTIER 1

ROUTE SUISSE – RC1

REQUALIFICATION DE LA ROUTE SUISSE ENTRE LES HAUTES ÉCOLES ET LA VENOGNE: AVANT-PROJET DÉTAILLÉ ET PROJET D'EXÉCUTION POUR UNE MISE EN ŒUVRE PAR ÉTAPES, PAR LE SERVICE DES ROUTES

ROUTE DE LA MALADIÈRE – RC76

REQUALIFICATION DE LA ROUTE DE LA MALADIÈRE ENTRE LA BOURDONNETTE ET LE TIR-FÉDÉRAL: CONCEPT GÉNÉRAL

AUTOROUTE - A1

PROJET GÉNÉRAL DES JONCTIONS AUTOROUTIÈRES DE CHAVANNES-PRÈS-RENENS ET ÉCUBLENS, PAR LE SERVICE DES ROUTES

CHANTIER 2

SECTEUR MALLEY

PROCÉDURE DE LÉGALISATION DU PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ, MODIFICATIONS DES AFFECTATIONS ET CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE L'INTERFACE DES TRANSPORTS POUR LA HALTE RER PRILLY / MALLEY

SECTEUR GARE DE RENENS

REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS ET ORGANISATION DE L'INTERFACE DES TRANSPORTS: AVANT-PROJET SUR LA BASE DES RÉSULTATS DU CONCOURS

SECTEUR ARC-EN-CIEL

PROCÉDURE DE LÉGALISATION DU PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ ET MODIFICATIONS DES AFFECTATIONS

CHANTIER 3

RTE DE COSSONAY – RC251

REQUALIFICATION DE LA RC251 ENTRE PRILLY ET CRISSIER: SUITE DES ÉTUDES À COORDONNER AVEC LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT ET LE PROJET DES AXES FORTS

CHANTIER 4

ZONES D'ACTIVITÉS ST-SULPICE – ÉCUBLENS

MODIFICATION DES AFFECTATIONS PAR LES COMMUNES, EN COURS

CHANTIER 5

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE

RÉSEAU DES CYCLES: ÉTUDE D'AMÉNAGEMENT DES PRINCIPAUX AXES ET LEUR JALONNEMENT

MOBILITÉ DE L'OUEST LAUSANNOIS

ÉLABORATION D'UNE STRATÉGIE DE LA MOBILITÉ POUR L'OUEST LAUSANNOIS (MESURES POUR FAVORISER LE TRANSFERT MODAL)

CHANTIER 6

TRANSPORTS PUBLICS

RÉSEAU 2010-2014: ÉTUDE D'AMÉNAGEMENT ROUTIER POUR L'INTEGRATON TP – TIM – MOBILITÉ DOUCE ET SUITE DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT PAR LES COMMUNES

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

RÉSEAU ROUTIER: DÉFINITION DE LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU DE L'OUEST LAUSANNOIS

CHANTIER 1

SECTEUR DES HAUTES ÉCOLES – TIR FÉDÉRAL – MALADIÈRE

LIGNES DIRECTRICES ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT (2005-2007)

L'étude générale du chantier 1 a été publiée en mars 2007, après traitement des remarques issues de la consultation publique et adoption par le Groupe de pilotage du SDOL le 1^{er} février 2007. La stratégie de mise en œuvre s'articule autour d'interventions locales (communales) et d'interventions transversales (voir stratégie d'aménagement de l'étude du chantier 1 / Secteur des Hautes – Tir-Fédéral – Maladière et Programme 2008). Les interventions locales, à réaliser selon les besoins et les opportunités, comprennent le développement des secteurs en attente, la requalification de routes et les aménagements pour la mobilité douce, ainsi que des projets d'aménagement paysager. À la fin de l'été 2007, le secteur Sud voit déjà des travaux commencer avec le début de chantier du Rolex Learning Center sous la maîtrise d'œuvre de l'EPFL. Le même secteur a fait l'objet d'un concours organisé par

l'EPFL et la commune de Saint-Sulpice et qui a attribué à ses lauréats, en janvier 2007, la réalisation de logements pour étudiants et d'un hôtel au sud de la RC1, à la hauteur du futur Learning Center. Quant à la requalification de la RC1, elle fait l'objet d'une étude particulière (voir ci-dessous), lancée fin 2006.

Les interventions transversales du chantier 1, à mener au niveau intercommunal ou à l'échelle de l'agglomération en collaboration avec le Canton, comprennent en particulier les études des futures jonctions de Chavannes et d'Écublens, la requalification des routes (Maladière, Tir-Fédéral, Route Suisse-RC1) et les aménagements pour la mobilité douce, notamment «l'épine dorsale» Nord-Sud de l'Ouest lausannois, la promenade des rivières et la promenade des crêtes.

En ce qui concerne la partie d'autoroute comprise entre Crissier et La Maladière, l'étude a été reprise par le Service des routes. L'Office fédéral des routes a demandé début 2007, de mener une étude d'opportunité qui englobe l'ensemble des aménagements projetés sur le réseau autoroutier de l'agglomération (dont les futures jonctions prévues à Chavannes et à Écublens). Ce mandat a été achevé et les décisions de l'OFROU sont attendues pour fin 2007. L'horizon de réalisation de ces futures jonctions se dessine pour la période 2012-2014.

Le chantier 1 est piloté par la commune de Chavannes-près-Renens et placé sous la responsabilité de Claude Daetwyler, chef du service d'urbanisme communal. Il s'étend sur un triangle formé par la Route suisse au sud, l'Avenue du Tir-Fédéral à l'ouest et la crête de la Bourdonnette au nord-est. Il touche les communes de Lausanne, Écublens, St-Sulpice et Chavannes-près-Renens. Incluant également les Hautes Écoles, l'Université et l'EPFL, ce site présente de très grandes qualités paysagères. Il est caractérisé par un tissu bâti hétérogène et souffre des césures territoriales découlant des grands axes de transports (autoroute, routes cantonales, m1). Il est considéré comme lieu stratégique avec un grand potentiel de développement. D'intérêt cantonal et fédéral, il représente un atout pour l'agglomération.

ROUTE SUISSE - RC1

CONCEPT GÉNÉRAL ET STRATÉGIE DE REQUALIFICATION DE LA RC1 (2006 - 2008)

L'étude du concept de requalification de la RC1 a été lancée en octobre 2006. Un concours d'idées s'est d'abord déroulé dans le cadre d'une procédure sur invitation. Depuis mai 2007, le groupement lauréat du concours travaille sur un projet de concept général pour l'aménagement, l'accessibilité multimodale et l'exploitation de la Route suisse sur le tronçon longeant les Hautes Écoles jusqu'à la Venoge. Il propose un «Parkway» pour le secteur UNIL/Tir-Fédéral et une avenue urbaine pour le tronçon Tir-Fédéral/Venoge. Le but visé consiste à améliorer la sécurité des différents usagers et à permettre l'accessibilité, dans de bonnes conditions, aux parcelles adjacentes à la route cantonale sur lesquelles des projets se développent, au sud de l'EPFL.

Le concept doit permettre d'améliorer la performance des transports publics, de réserver les emprises nécessaires pour renforcer ce mode de transport, d'harmoniser la largeur de la chaussée, de réaliser un aménagement paysager de qualité ainsi que de développer un aménagement complet du réseau délimitant clairement les aménagements pour cycles, les passages pour piétons et l'accès aux parcelles bordières.

Une consultation publique sur ce projet est prévue avant la finalisation de l'étude au début de l'année 2008.



Étude de requalification de la RC1, étude en cours, état juillet 2007.

Richter & Dahl Rocha, Jean-Yves le Baron, KGRSA

L'étude du chantier 1/RC1 s'effectue dans le cadre du SDOL avec un pilotage par le Service de la mobilité du Canton. Les communes de St-Sulpice, d'Écublens, de Chavannes-près-Renens, ainsi que le Service des routes, le Service du développement territorial, le Service de l'environnement, les Hautes Écoles, les tl et l'ACRM y participent. Son périmètre est délimité à l'Est, par la frontière communale Lausanne – Chavannes-près-Renens, aux abords de la jonction autoroutière de Malley et à l'Ouest par la Venoge. Un périmètre d'influence, plus large, permet de tenir compte des interactions avec les études des chantiers 1, 4, 5 et 6 du SDOL.

CHANTIER 2

SECTEUR MALLEY

ÉTUDE TEST ET PDL (2006-2008)

Un mandat a été confié, en janvier 2007, au bureau d'architectes-urbanistes Bauart, à Berne et Neuchâtel, pour élaborer, avec l'accompagnement d'un groupe de suivi technique, un Plan directeur localisé (PDL) intercommunal. L'élaboration de ce PDL se base sur les résultats de l'étude-test menée en 2006 sous la direction de l'urbaniste Carl Fingerhuth par quatre bureaux d'urbanisme avec la participation des représentants des autorités et des services communaux et cantonaux concernés, des représentants des CFF et des tl ainsi que de divers consultants, d'usagers et du public.

Le projet de PDL identifie cinq futurs quartiers présentant chacun son caractère propre: Malley-centre, le long de l'avenue du Chablais avec ses immeubles-tours qui forment des repères autour de la future halte RER, Kléber-Méleau, écoquartier d'habitat mixte caractérisé par des espaces verts dont un «Parc du Gazomètre», Malley-village, le long de la rue du Lac avec une concentration de logements, de loisirs et d'espaces dédiés à la formation, le Strip, quartier d'activités entre deux voies ferrées, et enfin Martinet, quartier d'habitat requalifié, caractérisé par un réseau d'espaces publics verts.

Le projet tire parti d'éléments de verdure et prévoit de mettre en valeur des traces du passé industriel de Malley. Sur le plan de la mobilité, l'avenue du Chablais prend un rôle fort d'interface de transports publics avec le m1 au sud, la ligne de bus n°7 au nord et la future halte RER entre les deux. Les circulations ont été analysées. L'organisation du mouvement des véhicules qui a été dessinée limite le trafic de transit.

Des mesures environnementales sont proposées et un concept énergétique finalisé en fin d'été 2007 permet d'envisager un «quartier de Malley à 2000 Watt». Les critè-

res du développement durable dans ses trois aspects environnementaux, économiques et socioculturels sont utilisés pour permettre la création d'un écoquartier.

L'avancement des travaux a été présenté au public lors de portes ouvertes, le 12 juin 2007, à l'issue d'un atelier de travail et de réflexion. Les questions posées et les suggestions formulées à cette occasion peuvent être consultées sur le site internet du SDOL qui a aussi servi à recueillir des remarques sur ce projet.

La version finale du projet de PDL doit être soumise aux groupes décisionnels fin 2007/début 2008. L'examen préalable et une consultation publique suivront en 2008. Le PDL pourrait entrer en vigueur en 2009, rendant possible la modification de l'affectation du sol et le développement du secteur en coordination avec l'interface de la future halte RER dont l'aménagement fera l'objet d'un concours d'idées en 2008. La structure de gestion du secteur de Malley devra par ailleurs faire l'objet d'un programme-cadre à élaborer en 2008.

Le sous-secteur du chantier 2 formé par le plateau de Malley est délimité, à l'est, par Sébeillon et le chemin du Martinet et, à l'ouest, par la rue du Léman. Il touche les communes de Lausanne, Prilly et Renens. Destiné à voir s'édifier rapidement une halte RER, il se compose notamment de friches et de terrains industriels et ferroviaires. En Suisse, il constitue un des plus grands potentiels de développement en milieu urbain. Comptant quelque 7000 habitants et emplois sur ses 70 hectares, il pourrait voir ce nombre plus que doubler d'ici 2020. Les CFF, la Poste et les Villes de Lausanne et de Renens sont les principaux propriétaires des parcelles. L'étude du sous-secteur de Malley est pilotée par la Commune de Renens et placée sous la responsabilité de Martin Hofstetter, urbaniste communal.



Autour de la future halte RER de Prilly-Malley, les friches constituent un potentiel de développement urbain unique en Suisse. Un vaste écoquartier s'y substituera.

SECTEUR GARE DE RENENS

CONCOURS POUR LA REQUALIFICATION DE L'INTERFACE DES TRANSPORTS (2006-2008)

Une étude d'insertion multimodale (transports publics, transports individuels, mobilités douces) aux abords de la gare de Renens a été réalisée début 2007. Sous le nom «Renens CFF – Gare de l'Ouest, interface des transports», la gare de Renens et ses abords font l'objet d'un concours du 6 juillet au 26 octobre 2007. Ce concours se présente comme un concours de projets selon une procédure ouverte à un degré, avec concours d'idées, selon le règlement SIA 142. Les groupements de bureaux concurrents ont été appelés à proposer une restructuration de ce secteur. Il s'agit de transformer la gare en une interface des transports publics attractive et performante à l'échelle de

l'Ouest lausannois et de mettre en valeur les espaces publics attenants appartenant aux CFF ou au domaine public. Le programme inclut notamment la requalification des Places de la Gare nord et sud. Il vise aussi l'amélioration du passage sous voies, la création d'une nouvelle liaison nord-sud pour les mobilités douces, l'amélioration des accès aux quais, réaménagés pour être mis en conformité avec la législation en vigueur, pour augmenter la convivialité et la sécurité des usagers.

Les enjeux et le cahier des charges de ce concours ont été présentés publiquement le 2 mai 2007 et mis à disposition sur le site internet du SDOL afin que chacun puisse formuler des remarques. Les commentaires reçus ont servi à la finalisation des documents qui ont été remis aux participants du concours.

Le jugement du concours interviendra en fin d'année 2007. Le rapport du jury sera publié début 2008 et une étude d'avant-projet pourra être lancée au printemps 2008.

En termes de bassin de population desservie, la gare de Renens sera probablement la troisième gare de Suisse romande en 2020, juste derrière Genève et Lausanne. À l'intersection des frontières communales de Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Écublens, il s'agit du nœud principal d'un réseau de transports publics appelé à se développer. L'aménagement de la gare et de ses environs est une tâche prioritaire. L'interface de transport doit être développée, la sécurité par rapport au trafic renforcée et la convivialité des espaces publics améliorée comme la liaison nord-sud entravée par les voies. Les quatre communes ainsi que les CFF et les TI participent à l'étude de ce sous-secteur pilotée par la Commune de Renens et placée sous la responsabilité de Martin Hofstetter, urbaniste communal.

SECTEUR ARC-EN-CIEL

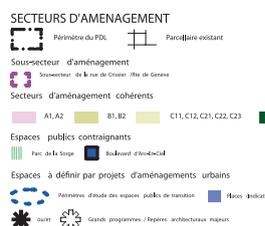
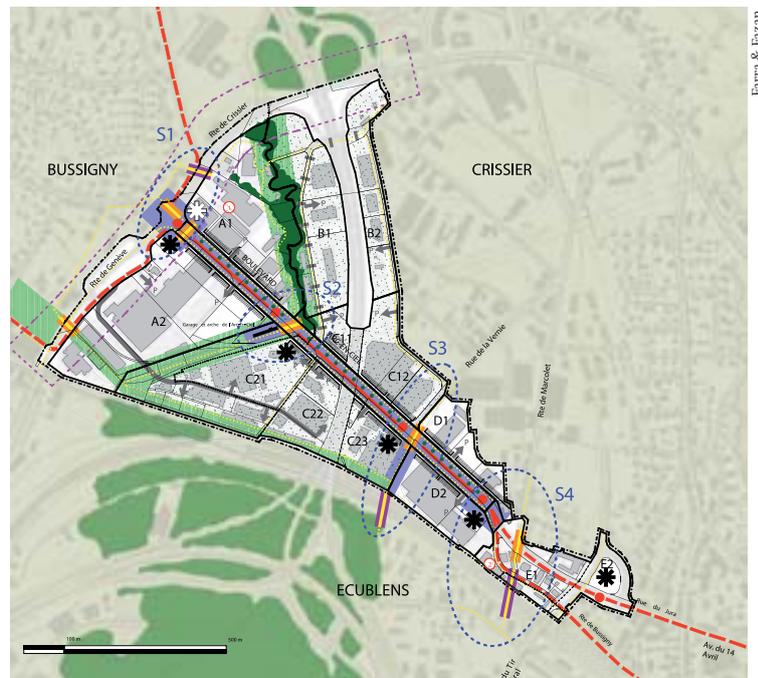
ÉTUDE TEST ET PDL (2006-2008)

Suite à l'étude test menée en 2006 par trois bureaux d'urbanisme sous la présidence de l'urbaniste Pierre Feddersen et avec la participation des représentants des autorités et des services communaux et cantonaux concernés, des représentants des TI ainsi que de partenaires et experts, un projet de plan directeur localisé (PDL) intercommunal est en cours d'élaboration depuis fin 2006.

Ce projet identifie plusieurs sous-secteurs d'aménagement cohérents en fonction de la topographie, des éléments naturels et de la morphologie urbaine. À chacun une vocation dominante: activités à valeur d'emblème, bureaux et sièges sociaux au nord-est, le long de l'axe autoroutier; commerce, show room, activités tertiaires et équipements socio-culturels le long de la partie est de l'axe de l'Arc-en-Ciel; espaces verts de loisirs et dégagements au sud et services à l'ouest. Une densité moyenne de 300 à 400 habitants-emplois à l'hectare est prévue, les constructions emblématiques pouvant constituer des pics de densité. La continuité du cordon vert de la Sorge est renforcée aux abords de l'axe de la route par un lien à la hauteur de l'arche en béton de l'Arc-en-Ciel, constituant un «Parc de la Sorge». Des lignes directrices visent l'élaboration d'une politique énergétique, des mesures écologiques et une prévention contre les nuisances telles la pollution et le bruit. Une largeur suffisante est préservée sur le futur Boulevard de l'Arc-en-Ciel afin de permettre différents aménagements dont le passage éventuel d'un axe fort de transport public.

Une analyse foncière a démarré en juillet 2007 pour compléter le projet de PDL dont la version finale est attendue fin 2007. L'examen préalable et une consultation publique suivront en 2008.

Projet de Plan directeur localisé intercommunal, étude en cours, état mars 2007.



Le sous-secteur de l'Arc-en-Ciel comprend des terrains situés sur les communes de Bussigny-près-Lausanne et Crissier. Situé au nord des voies CFF, il s'étend du Pont Bleu à l'est jusqu'au carrefour de Croix-de-Plan à l'ouest. Stratégique pour l'agglomération, l'Arc-en-Ciel présente un important potentiel de développement et une accessibilité

exceptionnelle. Son étude vise le développement d'un secteur urbain dense et mixte, principalement orienté vers des activités, la création d'un réseau cohérent d'espaces publics favorables à la mobilité douce, caractérisé par axe urbain de type avenue et desservi par une ligne de transports publics d'agglomération.

CHANTIER 3

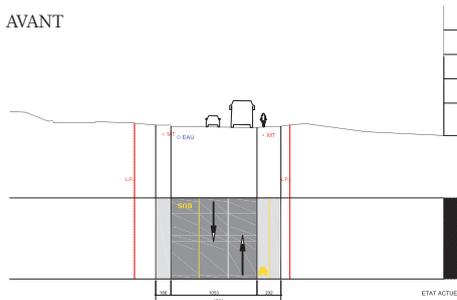
ROUTE DE COSSONAY-RC251

CONCEPT GÉNÉRAL ET STRATÉGIE DE REQUALIFICATION (2006 - 2008)

Suite à la publication, en septembre 2006, de l'annexe du SDOL Chantier 3 / Route de Cossonay-RC251 / Concept général et stratégie de requalification, un complément d'étude a été lancé permettant d'approfondir et de détailler les profils types de chaque séquence de route ainsi que le positionnement et l'implantation de l'axe de la chaussée en prenant en compte les besoins actuels et futurs. Cette étude élabore une charte de matérialisation de l'espace public par l'arborisation, l'éclairage et le mobilier. Elle formule des mesures intégrées pour aider l'assainissement phonique des abords de la route. Elle vérifie de manière détaillée les possibilités de coordination des projets d'aménagement de la route avec les projets de développement des secteurs situés de part et d'autre. Elle s'assure d'une coordination intercommunale suffisante pour faciliter la prise de mesures conservatoires de réservations foncières en accord avec les lignes directrices du chantier. Elle interroge aussi la cohérence des développements prévus à court, moyen et long terme et dresse la liste des procédures et compétences à réunir pour les prochaines étapes.

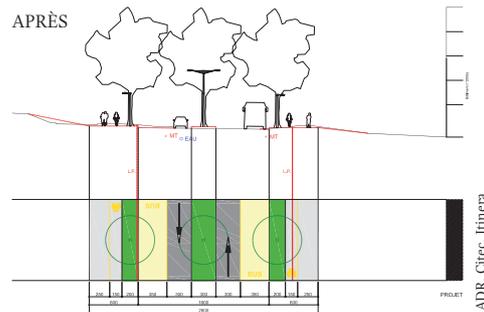
C'est dans le cadre du suivi de cette étude que se sont forgées les idées qui pourraient tendre vers une procédure unique entre communes pour la réservation de terrains en prévision de l'insertion d'un axe fort de transport public sur la RC 251. Dans le même ordre d'idées, décision a été prise en décembre 2006 de mettre en place une procédure coordonnée de limitation de la vitesse entre

AVANT



Coupes sur la route à la hauteur de Ley Outre montrant la situation actuelle et l'état projeté, étude en cours, état octobre 2007.

APRÈS



ADR, Citec, Itinera

les trois communes. Une démarche se fait par ailleurs jour en vue de renommer l'axe de la RC251 d'un seul nom au lieu des quatre actuels qui se succèdent le long du tracé. Les riverains lecteurs des journaux communaux ou visiteurs du site internet du SDOL ont eu l'occasion de proposer des idées pour rebaptiser la route.

Le rapport final de l'étude en cours devra être coordonné avec les résultats de l'étude du PALM sur le réseau des axes forts, et pourra être finalisé début 2008. Une fois adopté, il permettra le lancement d'avant-projets, puis de projets d'exécution en vue d'une mise en œuvre par étapes.

Traversant l'Ouest lausannois de d'est en ouest, le secteur du chantier 3 est constitué de la route cantonale 251 (route de Cossonay, route de Prilly et route de Crissier) et de ses abords, depuis le giratoire de la place du Collège, à Prilly, jusqu'au pont de la Migros à Crissier. Il intègre plusieurs secteurs d'études importants situés sur les communes de Crissier, de Renens et de Prilly, totalisant 62 hectares de part et d'autre de cet axe. La route cantonale 251 est vouée à prendre un aspect urbain et à voir se renforcer son rôle de desserte en transports publics déjà souligné par le succès immédiat de la ligne tl n°18 lors de sa mise en service. Le chantier 3 est piloté par la Commune de Prilly et placé sous la responsabilité de Patrick Hassler, chef du Service d'urbanisme.

CHANTIER 4

ZONES D'ACTIVITÉS ST-SULPICE - ÉCUBLENS

MODIFICATION DES AFFECTATIONS PAR LES COMMUNES (2006-)

Le projet de nouveau Plan général d'affectation (PGA) de St-Sulpice intègre les résultats de l'étude du chantier 4. La mise en conformité du PGA d'Écublens est planifiée. Le périmètre du chantier 4 est par ailleurs touché par l'étude en cours pour la requalification de la route cantonale RC1 (voir sous Chantier 1) dont les résultats doivent être coordonnés entre eux.



Photomontage d'étude de l'allée piétonne devant le quartier «En Champagny sud» (ex Castolin).

Le chantier 4 couvre des terrains qui étaient jusqu'alors affectés en zones industrielles. Ces terrains sont situés sur les territoires des communes de St-Sulpice et d'Écublens, à l'est de la Venoge, de part et d'autre de la Route suisse (RC1). Ensemble, ils forment un secteur d'intérêt cantonal couvrant quelque 47 hectares. L'étude générale sur les zones d'activités de St-Sulpice et d'Écublens, publiée en juin 2006, fournit des lignes directrices pour densifier et restructurer ce secteur et pour en augmenter l'attractivité par une mixité d'affectations, la promotion d'activités diversifiées et d'entreprise de qualité et l'attention portée au paysage et à l'architecture. Le chantier est piloté par la Commune de Saint-Sulpice et placé sous la responsabilité de Jean Mundler, architecte.

CHANTIER 5

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE

LIGNES DIRECTRICES ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT, ACTIONS DE MISE EN ŒUVRE (2007-)

Fin 2006, le Bureau du SDOL, en collaboration avec Lausanne région, a lancé un projet d'édition de cartes décrivant des itinéraires de balades dans l'Ouest lausannois qui s'appuyait sur la stratégie de mise en œuvre décrite dans l'étude générale du chantier 5 publiée en mars 2006 et qui mentionnait notamment l'invitation à la promenade.

Entièrement financé par des partenaires extérieurs, ce projet a abouti à la publication de deux cartes présentant des itinéraires pédestres passant par sept des neuf communes signataires du SDOL. Ces cartes sont agrémentées de commentaires sur la flore et la faune, l'histoire, l'insolite ou les projets d'aménagement ou de développement du SDOL.

La Balade 1, *En passant par la moraine*, traverse les communes de Crissier, Renens, Écublens et Chavannes-près-Renens. La Balade 2, dite *Balade des contrastes*, conduit les promeneurs à travers les communes de Renens, Prilly, Lausanne, St-Sulpice, Écublens et Chavannes-près-Renens.

Le succès rencontré auprès du public a rapidement nécessité un tirage après épuisement des 4000 premiers exemplaires qui ont été proposés gratuitement dans les administrations communales et divers guichets d'information. Le public a également répondu présent aux huit balades accompagnées qui ont été proposées entre mai et octobre 2007. Ils ont été parfois plus de cinquante à emboîter le pas de l'un ou l'autre des accompagnants, l'écrivain flâneur Pierre Corajoud, l'archéologue du territoire Jean-Pierre Dewarrat, la botaniste Françoise Hoffer, et les responsables d'urbanisme communaux Claude Daetwyler et Jacques Liaudet.

Si les moyens nécessaires sont réunis, deux nouveaux itinéraires de balades seront proposés en 2008. À terme, ces parcours traverseront toutes les communes de l'Ouest lausannois.

En matière de réseau des mobilités douces tel que planifié dans l'étude générale, le bureau du SDOL entend lancer en 2008, une étude destinée à élaborer un programme-cadre pour l'aménagement des principaux axes du réseau des cycles et la signalisation correspondante.

Le bureau du SDOL a également pour objectif d'élaborer une stratégie de la mobilité pour l'Ouest lausannois qui formera un volet important du SDOL. Cette stratégie définira notamment un catalogue de mesures visant à favoriser le transfert modal, par exemple par la définition d'une politique de stationnement ou l'harmonisation des zones 30 km/h. Un appel d'offres devra être lancé entre fin 2007 et début 2008 pour mandater un ingénieur en transport chargé de cette mission.

Thématique et transversal, le chantier 5 s'applique à l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois et vise à requalifier les espaces publics et à favoriser la mobilité douce. Il se développe en forte coordination avec les autres chantiers du SDOL et sa mise

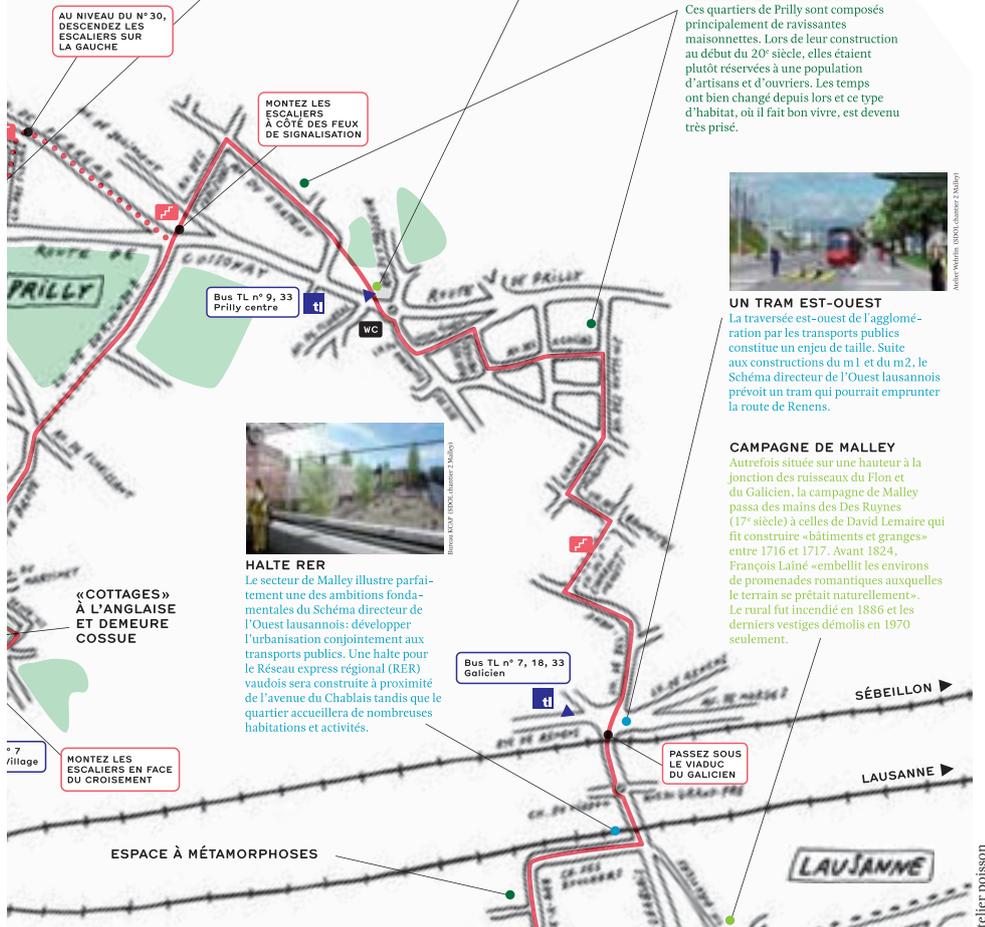
en œuvre est cruciale, notamment pour parvenir aux objectifs que s'est fixés le SDOL en terme de qualité de vie et de transfert modal de la voiture vers d'autres moyens de déplacement moins polluant. Le chantier 5 est sous la responsabilité du bureau du SDOL.



TEMPLE DE BROYE
L'actuelle église, dite *Temple de Broye* (du nom du ruisseau local), fut construite entre 1764 et 1770 d'après les plans de Rodolphe de Crousaz, seigneur de Mézery. Autrefois dédiée à Saint Martin, l'ancienne église, qui servait alors de pressoir et d'école et qui fut désaffectée en 1766, se situait sous l'actuel collège.

CHÂTEAU DE PRILLY
Abrisant l'administration communale, l'édifice semble être l'ancienne habitation rurale du domaine dit «du Château» et ne servit jamais de résidence aux seigneurs du lieu, ces derniers ayant en général leur domicile à Lausanne. C'est en vain qu'on rechercha, en 1910, les traces d'un ancien château à côté de la vieille église ou encore au lieu-dit «Vieux Château» à Prilly-Chasseur.

MAISONNETTES ET JARDINS ENCHANTEURS
Ces quartiers de Prilly sont composés principalement de ravissantes maisonnettes. Lors de leur construction au début du 20^e siècle, elles étaient plutôt réservées à une population d'artisans et d'ouvriers. Les temps ont bien changé depuis lors et ce type d'habitat, où il fait bon vivre, est devenu très prisé.



UN TRAM EST-OUEST
La traversée est-ouest de l'agglomération par les transports publics constitue un enjeu de taille. Suite aux constructions du m1 et du m2, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois prévoit un tram qui pourrait emprunter la route de Renens.

CAMPAGNE DE MALLEY
Autrefois située sur une hauteur à la jonction des ruisseaux du Flon et du Galicien, la campagne de Malley passa des mains des Des Ruynes (17^e siècle) à celles de David Lemaire qui fit construire «bâtimens et granges» entre 1716 et 1717. Avant 1824, François Lainé «embellit les environs de promenades romantiques auxquelles le terrain se prêtait naturellement». Le rural fut incendié en 1886 et les derniers vestiges démolis en 1970 seulement.

Commune de Prilly (architectures)

Photo: BOP SDOL (d'après Malley)

macaron

Photo: Willems (SDOL, d'après Malley)

atelier poisson

CHANTIER 6

TRANSPORTS PUBLICS

RÉSEAU 2010-2014 (2005-2007)

Les études et réflexions menées dans le cadre du chantier 6 / TP se fixent un horizon de réalisations entre 2010 et 2014. Après une évaluation des concepts de desserte pour les différents chantiers territoriaux du SDOL et la comparaison de différentes variantes de réseau, une image directrice préférentielle a été validée par le GROFIL puis par les Municipalités des communes du SDOL en 2007. L'image retenue constitue la réponse optimale à l'objectif du SDOL: augmenter sensiblement la part des transports publics dans les déplacements, en proposant une offre attractive et performante. Elle représente une meilleure couverture du territoire, des fréquences intéressantes, une complémentarité optimale avec le réseau RER et une disponibilité de la desserte le soir et le week-end. Globalement, l'image préférentielle adoptée représente une offre plus que doublée (en termes de places * km).

Les communes de l'Ouest lausannois ont demandé aux tl d'intégrer cette image dans le cadre de l'élaboration leur schéma directeur 2010-2014.

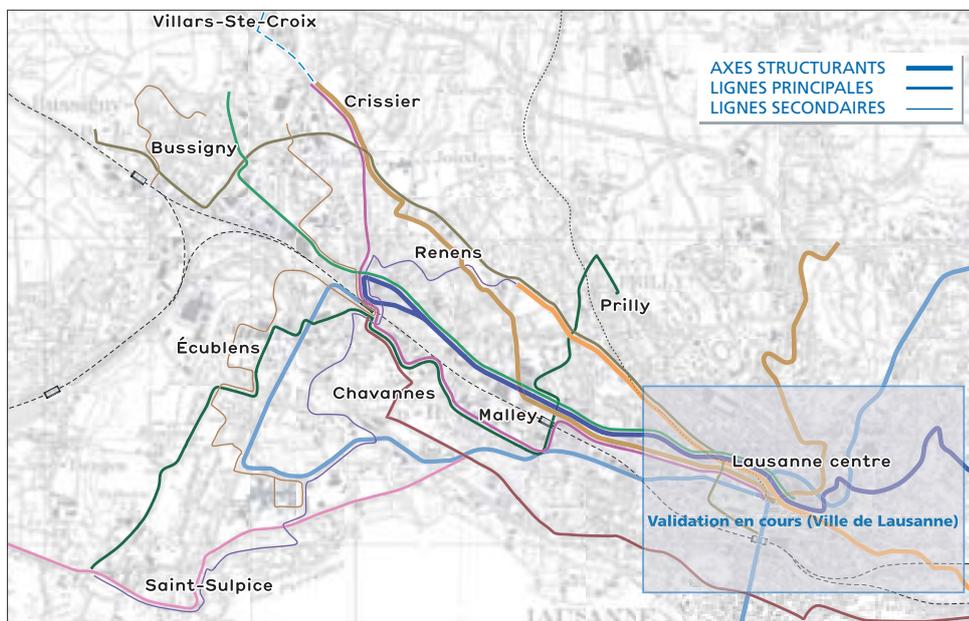
Le travail de développement de l'offre continue à présent au travers de deux principaux volets:

- identifier les aménagements routiers à réaliser en vue de l'offre projetée
- proposer et faire valider les étapes de mise en œuvre de l'offre

Dès l'été 2007, un appel d'offres a été lancé pour étudier l'aménagement routier à prévoir pour l'intégration des transports publics, des transports individuels motorisés et des modes doux dans le réseau de mobilité. L'étude démarrera en octobre 2007. Elle se basera notamment sur les résultats des chantiers 5 et 6 / TIM (transports individuels motorisés) et visera à recenser et à

décrire les problématiques d'aménagement liées à la mise en œuvre de l'offre prévue par l'image directrice des transports publics 2010-2014 adoptée par le SDOL. Elle devra proposer des solutions à un niveau d'avant-projet pour l'intégration des transports publics compte tenu des objectifs liés aux transports individuels et à la mobilité douce, ainsi que des couloirs retenus dans l'étude «Axes forts de transports publics urbains» (projet lancé en mai 2007 dans le cadre du projet d'agglomération). Au printemps 2008, ses résultats permettront aux communes de cibler les projets de réalisation à lancer et de planifier les engagements financiers à prévoir.

Réseau de transports publics souhaité par les communes de l'Ouest lausannois pour 2010-2014.



Le chantier 6 / TP est thématique et transversal. Il s'applique à l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois et vise à déterminer les développements du réseau des transports publics à mettre en œuvre. Son rôle est déterminant pour la qualité de vie et crucial pour parvenir aux objectifs que s'est fixés le SDOL en terme de transfert modal de la voiture vers d'autres moyens de déplacement moins polluant. Une forte coordination avec les autres chantiers du SDOL ainsi qu'avec les études de transports au niveau de l'agglomération ou du canton lui est indispensable. Outre les représentants des communes et des services cantonaux concernés, des représentants des tl et des CFF suivent les travaux de réflexion. Piloté jusqu'au début 2007 par le Service de la mobilité de l'État, le chantier 6 / TP évolue depuis sous la conduite des tl, avec comme responsable Tamara Bozovic, ingénieure.

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER SECTEUR SUD (2005-2007)

Après la première phase de l'étude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier conduite en 2005, le volet Transports individuels motorisés (TIM) du chantier 6 avait engagé en 2006 une deuxième phase portant sur le bilan de fonctionnement et les compléments à apporter au réseau routier dans le périmètre du SDOL au sud des voies CFF. Cette deuxième phase a été achevée et son rapport d'étude adopté par le Groupe de pilotage du SDOL en été 2007.

Ses conclusions dressent une hiérarchie du réseau s'articulant autour du tronçon autoroutier Écublens-Maladière et tenant compte

de la réalisation escomptée de nouvelles jonctions urbaines à Chavannes et à Écublens. Bien que centré sur la thématique de la mobilité individuelle motorisée, ce chantier prend en considération les objectifs, inscrits dans le SDOL, d'un recours plus important aux transports publics et à la mobilité douce. Dans les secteurs destinés à un fort développement urbain, il propose des principes d'accès mais laisse le soin aux projets de territoire de compléter et modeler le futur réseau routier.

Le chantier 6/TIM est thématique et transversal. Il s'applique à l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois et vise à élaborer un schéma d'organisation du réseau routier. Ses études sont fondamentales pour la qualité de vie dans l'Ouest lausannois compte tenu

Une troisième phase en cours porte sur le réseau routier dans le périmètre du SDOL au nord des voies CFF. Elle vise notamment à faire un état des lieux de la planification routière existante, dans le but de finaliser la démarche de hiérarchisation du réseau et d'engager par la suite une coordination avec les études menées dans le cadre du Schéma Directeur du Nord Lausannois. Cette troisième phase se terminera au début de l'année 2008.

du risque d'engorgement des voies de communication suscité par l'urbanisation prévue par le Schéma directeur. Cette étude évolue sous la conduite du Service de la mobilité de l'État de Vaud avec, comme responsable, Pasquale Novellino, ingénieur.

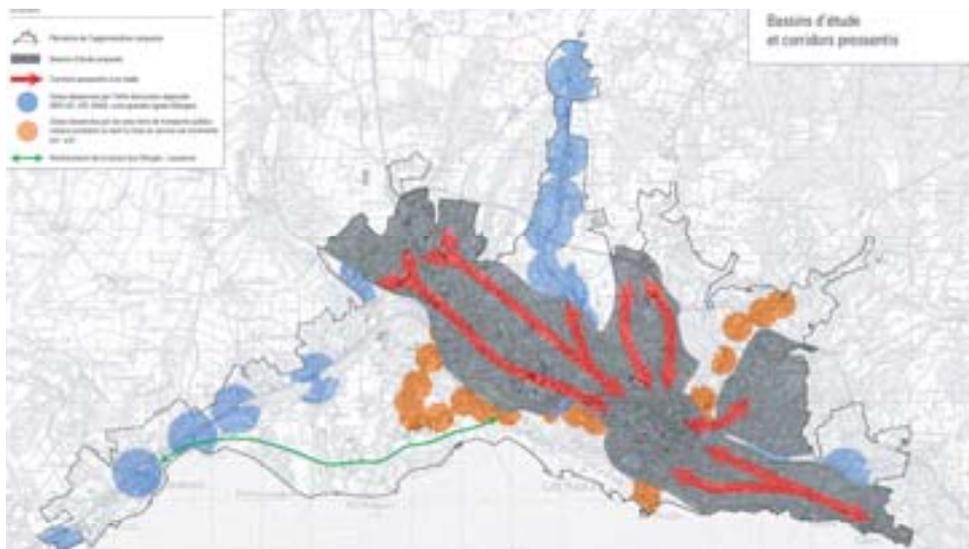
PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE – MORGES

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois entretient un lien étroit avec le Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM) pour lequel il joue un rôle essentiel et moteur. Il participe à son Comité de pilotage et aux divers groupes de suivi technique (GT PALM, COTECH axes forts, GT mobilité douce). Les conclusions des études du SDOL sont intégrées dans le Projet d'agglomération qui l'englobe. Le PALM étend son influence sur 70 communes. Son périmètre compact comprend 27 communes dont les 9 signataires du SDOL.

Au printemps 2007, le PALM a été signé par les associations régionales, le Canton et 23 communes de l'agglomération compacte. Pour les 4 communes restantes, les discussions sont en cours. Le PALM est actuellement en voie d'être complété suite aux remarques formulées par la Confédération. Le dossier final devra être remis à Confédération en décembre 2007. La conformité du PALM aux critères de la Confédération est une condition sine qua non pour obtenir un éventuel subventionnement des projets qui y figurent.

Le PALM fédère ses partenaires de divers échelons selon le principe de subsidiarité: les problèmes sont traités à l'échelon où ils ont les meilleures chances d'être résolus et, autant que possible, au plus près des réalités concernées. Trois échelons sont distingués:

- > les actions concernant principalement une seule commune restent traitées à l'échelon communal
- > les enjeux intercommunaux sont traités de préférence à l'échelon d'un des cinq sec-



L'étude «axes forts» du PALM visant à identifier de nouvelles lignes de transports publics urbains en site propre a pour l'heure retenu huit corridors à étudier plus attentivement. Deux d'entre-eux traversent l'Ouest lausannois.

teurs de l'agglomération (Région Morges, Ouest lausannois, Nord lausannois, Lausanne centre, Est lausannois)

- > les projets concernant plus d'un secteur sont traités à l'échelon de l'agglomération dans son ensemble.

La cohérence entre les projets et les différents échelons est assurée par les organes de mise en œuvre que sont les bureaux du PALM, respectivement des Schémas de l'Ouest, du Nord et de l'Est lausannois, du Centre de Lausanne et de Morges.

Une première étude de transports touchant l'ensemble de l'agglomération est actuellement en cours. Cette étude, lancée en mai 2007 sous l'égide du PALM, porte sur l'identification des nouvelles lignes de transports publics en site propre (axes forts) à créer

dans l'agglomération. L'étude a pour objectif de définir, d'ici la fin 2007, l'image du réseau d'axes forts et de décider du premier axe à développer. Pour ce premier axe, l'élaboration d'un avant-projet et la demande d'un crédit d'étude au Grand Conseil devraient suivre en 2008 avec l'objectif d'une ouverture de chantier en 2011 pour une mise en service en 2015.

En août 2007, la première phase d'étude préliminaire a permis d'identifier huit corridors pour lesquels l'opportunité et la faisabilité d'un axe fort méritent d'être étudiées plus attentivement. Deux de ces corridors traversent l'Ouest lausannois (RC 151 et RC 251). L'étude en cours est commentée sur le site internet du PALM www.agglo-lausanne-morges.ch.

LES PRINCIPAUX JALONS DÉCISIONNELS DU SDOL

20 novembre 2000	décision du déclenchement du moratoire par la signature de la Convention relative aux transports dans l'Ouest lausannois par les communes et le Canton avenants en 2001 et 2002: signature des communes de Saint-Sulpice, Lausanne et Prilly
1er novembre 2003	ouverture du Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois à Renens
18 décembre 2003	adoption du Schéma directeur de l'Ouest lausannois
novembre 2004 à mai 2005	signature des Conventions de collaboration pour la mise en œuvre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois et de collaboration relative au Bureau du SDOL
5 octobre 2005	adoption de l'étude du chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon
18 janvier 2006	adoption de l'étude du chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce
4 mai 2006	adoption de l'étude du chantier 4 / Zone d'activités St-Sulpice - Écublens
15 juin 2006	adoption de l'étude du chantier 3 / Route de Cossonay – RC 251
1er février 2007	adoption de l'étude du chantier 1 / Secteur des Hautes Écoles – Tir-Fédéral - Maladière
28 juin 2007	adoption de l'Image directrice du réseau de bus 2010 – 2014, chantiers 6 / transports publics
28 juin 2007	adoption de la synthèse de l'Étude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, secteur sud, chantier 6 / transports individuels

L'ORGANISATION ET LA STRUCTURE DU SCHÉMA DIRECTEUR

Les huit communes de l'Ouest lausannois et la Ville de Lausanne collaborent avec le canton pour la mise en œuvre des objectifs du SDOL. Sur les plans financier et légal, pour assurer la bonne mise en œuvre du SDOL, deux conventions de collaboration ont été signées en 2004.

La première lie les neuf communes signataires du SDOL et institue la Commune de Renens représentante et responsable du Bureau du Schéma directeur. Elle fixe également les modalités de création et de gestion du Bureau du Schéma directeur, ainsi que les tâches qui lui sont déléguées.

La seconde définit la collaboration entre le groupement des communes et le canton. Afin d'assurer une coordination efficiente, une cellule de pilotage technique (cpt) est formellement constituée. Elle est formée, pour l'État, des représentants de celui-ci, du chef de projet du SDOL et des responsables des chantiers d'étude du SDOL.

Le SDOL possède une valeur de contrat: en y apposant leur signature, les communes se sont engagées à poursuivre les démarches destinées à atteindre les objectifs généraux fondés sur le Schéma directeur. Les résultats des études directrices des chantiers territoriaux et des chantiers thématiques forment les annexes au Schéma directeur.

Le développement des secteurs concernés se fera sur la base des résultats de ces études qui serviront à la révision des planifications communales. Selon les cas de figure, le Bureau du SDOL pourra accompagner, voire assurer la coordination de la conduite de ces études de planification. Les études liées à la mobilité (transports publics, individuels, non motorisés) et aux espaces publics se poursuivent dans la perspective de la réalisation de leurs objectifs.

OBJECTIFS DU SDOL

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois suit des principes de développement durable et de concertation et se fixe comme objectifs notamment d'améliorer le cadre de vie et l'image de l'Ouest lausannois, de maîtriser le développement du trafic individuel et motorisé, de renforcer l'offre en transports publics de manière coordonnée avec l'urbanisation, de développer la mixité des affectations, d'exploiter et de mettre en valeur le paysage. À ce jour, il a été signé par les Communes de Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Écublens, Lausanne, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Ste-Croix, ainsi que par le Canton.

LE GROFIL

Le Gropil (Groupe de pilotage du Schéma directeur de l'Ouest lausannois) est composé de membres politiques et techniques des communes, du canton et de l'agglomération.

Pour les communes:

Marianne Huguenin, Présidente du Gropil, Syndique de Renens, Jean-Charles Cerotini, Syndic de St-Sulpice, Olivier Français, Municipal des travaux de Lausanne, Alain Gillièron, Syndic de Prilly, André Gorgerat, Syndic de Chavannes-près-Renens, Georges Cherix, Syndic de Villars-Sainte-Croix, Pierre Kaelin, Syndic d'Écublens, Michel Tendon, Syndic de Crissier, Michel Wehrli, Syndic de Bussigny-près-Lausanne, Ariane Widmer Pham, cheffe de projet du SDOL.

Pour l'État de Vaud:

Daniel Berner, chef du Service du développement territorial, DEC, Lionel Eperon, chef du Service de l'économie et du tourisme, DEC, Pierre-Yves Gruaz, chef du Service des routes, DINF, Vincent Kraysenbühl, chef du Service de la mobilité, DINF, François Marthaler, Chef du Département des infrastructures (DINF), Jean-Claude Mermoud, Chef du Département de l'économie (DEC), Henri Rollier, chef du Service de l'environnement et de l'énergie, DSE.

Invités:

Joël Christin, responsable communication, Patrizia Darbellay, Secrétaire générale, Lausanne région, Gustave Muheim, Président de Lausanne région, Syndic de Belmont.

VU D'ICI



Alain Herzog / EPFL

L'Ouest lausannois a la chance d'héberger les Hautes Écoles sur son territoire. **Francis-Luc Perret**, vice-président Planification et Logistique de l'EPFL, dit comment il juge cet environnement au moment où l'école lance d'importants chantiers de construction.

Si vous fermez les yeux et oubliez ce qui entoure l'EPFL pour imaginer un instant la région idéale pour votre école, comment vous la représenterez-vous? À l'image de la Silicon Valley?

Il s'agit avant tout d'une région où il fait bon vivre. Et de multiples éléments participent à la qualité de vie. Un environnement riche et varié, des habitants, des entreprises, des commerces, des services, tous reliés entre eux à plusieurs niveaux. En bref une diversité qui nourrit une entité organique. Je n'imagine donc pas un entourage monoculturel tel un parc scientifique étendu à l'échelle régionale. Un quartier d'innovation existe à l'EPFL, mais il ne saurait se passer de relais variés à proximité. Comme ces activités qui s'installent progressivement sur les terrains de plusieurs hectares qu'occupaient de grandes entreprises du secteur secondaire dans l'Ouest lausannois. Des emplois stables se

créent, des PME dont le centre de décision reste local. La région idéale n'est pas téléguidée. Elle a sa personnalité propre qu'elle laisse évoluer au gré des interactions. Cette région imaginaire ressemble finalement beaucoup à celle qui entoure l'EPFL. Car ce que je décris va devenir réalité ici à brève échéance. Les ingrédients sont là. Le bord du lac, des montagnes à 25 minutes, des infrastructures, des emplois, la sécurité et un potentiel de développement important.

À quelle échelle faut-il agir pour favoriser ce développement?

Il n'y a pas une seule échelle. Il faut les utiliser toutes à la fois. L'EPFL a un rayonnement international. Elle publie dans de nombreux pays. Elle appartient à la Confédération, nous avons des relations fortes avec le canton et notre vie quotidienne est faite de relations sur le plan local. Les quatre niveaux interagissent constamment par les activités des gens. Ainsi la Confédération trouve intérêt à investir dans des infrastructures de transport public locales comme le m1 ou le m2. Ou des partenariats se créent entre privés et institutions comme dans le cas du Rolex Learning Center.